



La Manovella

Rivista Ufficiale

dell'Automotoclub Storico Italiano
Ente Morale federato F.I.V.A.
Strada Val San Martino Superiore, 27
10131-Torino
Tel. 011.8399537, fax 011.8198098
Sito Internet: www.asifed.it
E-mail: info@asifed.it
Sito Internet F.I.V.A.:
www.fiva.org

Presidente Asi
Roberto Loi

Direzione e redazione
Press Centre
C.so Orbassano, 191/1 - 10137 Torino
Tel. 011.3272595, fax 011.3272805
E-mail: lamanovella@hotmail.com

Direttore Editoriale
Gianni Rogliatti

Direttore Responsabile
Gian dell'Erba

Comitato Editoriale
Umberto Anerdi, Rino Cacioppo,
Oscar Capellano, Gian dell'Erba,
Roberto Loi, Roberto Valentini

Capo Redattore
Roberto Valentini

In redazione
Luca Gastaldi, Filippo Zanoni

Art Director
Luca Consoli

Impaginazione grafica
L.C.Grafica
C.so Orbassano, 191/1 - 10137 Torino
Tel. e fax: 011.19508730
E-mail: info@lografica.it

Foto
Maggi&Maggi

Hanno collaborato:
Cristiano Chiavegato, Mario Da Costa,
Michele Fenu, Pier Luigi Griffa, Ada Re,
Rossana Saglia, Alessandro Sannia

Immagini
Archivio Angelo Tito Anselmi,
Archivio Bertone,
Archivio Capellano, Photo 4

Fotolito
Artea S.r.l.: Settimo Milanese (MI)

Amministrazione e pubblicità
Edizioni Legenda S.r.l.
Via Albert Sabin, 20
20019 Settimo Milanese (MI)
Tel. 02.33570203, fax 02.33570221.

Stampa
Stampamatic: via Albert Sabin, 20
20019 Settimo Milanese (MI)

Distributore esclusivo per l'Italia
Messaggerie Periodiche (MEPE) S.p.A.
Via G. Carcano 32 - 20141 Milano
Tel. 02.895921, fax 02.84406080

Ufficio abbonamenti
S.A.V.E. S.r.l.: via dell'Agricoltura
00065 Fiano Romano (Roma)
Tel. 0765.452243, fax 0765.452201
E-mail: roma@save-online.it

Registrazione Trib. Di Torino
N° 3543 del 16.07.85
Spedizione in abb. Postale 45%
Art. 2 comma 20/b, Legge 662/96
Filiale di Milano

Edizioni Legenda s.r.l.
Via Albert Sabin, 20
20019 Settimo Milanese (MI)
Tel. 02.335701, fax 02.33570221

Pubblicità
* pagine specialistiche e di settore:
Tel. 02.33570203
Fax 335.70221, cell. 347.0183718
* anticonzionale ed extrasettore:
Publire s.r.l.: Litro
Tel e Fax 02.6886379
cell. 335.6937754
publire@fotocomposizionefolino.191.it

*Fotografie e manoscritti, se non richiesti,
non vengono restituiti.*

La Manovella

Anno XLVII - Gennaio 2007 - N° 1 - Direttore responsabile: Gian dell'Erba



Franco Scaglione
disegnato il prototipo
"B.A.T. 5" del 1955
realizzato dalla carrozzeria Bertone, su base
Alfa Romeo 1900
Super Sprint. In copertina,
una particolare
della "B.A.T. 7" del '55

IN QUESTO NUMERO

Editoriale	Villa Rey, bella e funzionale <i>di Gian dell'Erba</i>
Lettera del Presidente	A proposito di... un sereno 2007 con polizza A.S.I. <i>di Roberto Loi</i>
A.S.I. Press	Notizie dall'A.S.I.
L'addio	Clay, il campione romantico <i>di Michele Fenu</i>

Il designer

Franco Scaglione, il genio dimenticato *di Filippo Zanoni*

Servizi

Il modello	L'Aurelia B20 GT in abito da sera <i>di Oscar Capellano</i>
Il personaggio	Per Frank Williams la vita è solo in F1 <i>di Cristiano Chiavegato</i>
Giovanni Moretti	Da carrozziere a costruttore <i>di Alessandro Sannia</i>
Il museo	Un secolo di storia della moto a Rimini <i>di Filippo Zanoni</i>
La mostra	Moto bolognesi, atto secondo
Aeronautica	I motori d'aereo stellari e rotanti <i>di Umberto Anerdi</i>

Eventi e manifestazioni

A.S.I. e Zanoni: le date del 2007
Quaranta Bugatti nel Salento <i>di Mario Da Costa</i>
Trenta MG al IX Trofeo Settecolli
Al circuito di Perugia, 50 moto

Rubriche

Novità del mercato
Recensioni <i>a cura di Ada Re</i>
Attualità

Calendario e Club

Eventi Auto A.S.I. 2007
Club federati A.S.I.

· QUESTO NUMERO SARÀ DISTRIBUITO IN 112.000 COPIE ·

NUMERI TELEFONICI UTILI, E-MAIL E INTERNET

Abbonamenti: S.A.V.E. S.r.l.: tel. 0765.452243, fax 0765.452201, e-mail: roma@save-online.it
Sito Internet Asi: www.asifed.it - e-mail: info@asifed.it - Sito Internet FIVA: www.fiva.org
Sito Internet Legenda: www.legendaeditore.it - e-mail: info@legendaeditore.it

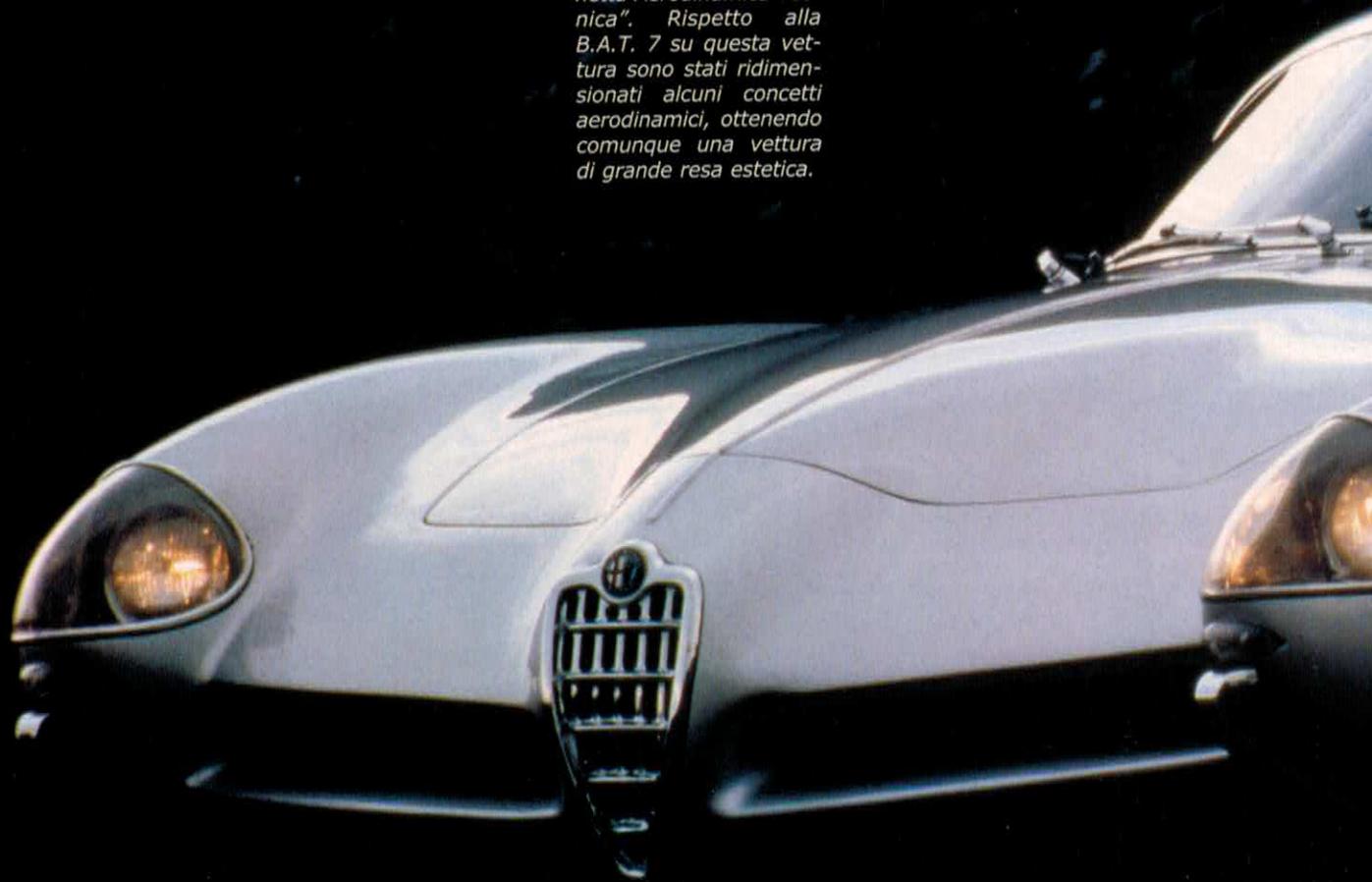
Il designer

FRANCO SCAGLIONE,

È stato ricordato in un convegno svoltosi al museo Alfa Romeo di Arezzo. All'evento, organizzato da Angelo Tito Anselmi, hanno partecipato molti esperti di carrozzeria – Tra i relatori era presente anche la figlia Giovanna

di Filippo Zanoni

L'Alfa Romeo B.A.T. 9 del 1955, ultima vettura del trittico delle "Berlینetta Aerodinamica Tecnica". Rispetto alla B.A.T. 7 su questa vettura sono stati ridimensionati alcuni concetti aerodinamici, ottenendo comunque una vettura di grande resa estetica.



IL GENIO DIMENTICATO

Chi era Franco Scaglione? Gli appassionati di automobili collegano questo nome ai tre esemplari della "Berlinetta Aerodinamica Tecnica" (comunemente conosciute come B.A.T.) realizzati per il carrozziere Bertone. Queste tre vetture, che fanno parte della storia del design automobilistico mondiale, rappresentano però soltanto la "punta dell'iceberg"

dell'opera di Scaglione. In occasione del convegno "Franco Scaglione: il Dedalo delle automobili" che si è svolto sabato 18 novembre presso il museo Alfa Romeo di Arese, è stata ripercorsa l'intera carriera di questo raffinato e per certi versi incompreso ideatore di automobili. L'evento, ideato ed organizzato da Angelo Tito Anselmi, ha permesso di conoscere non solo il percorso professionale di Scaglione ma anche, grazie alle testimonianze dei relatori e del pubblico, alcuni aspetti poco conosciuti della personalità di questo grande designer. Grazie alle parole dell'americano Gary Kaberle (che è stato il proprietario della B.A.T. 9)



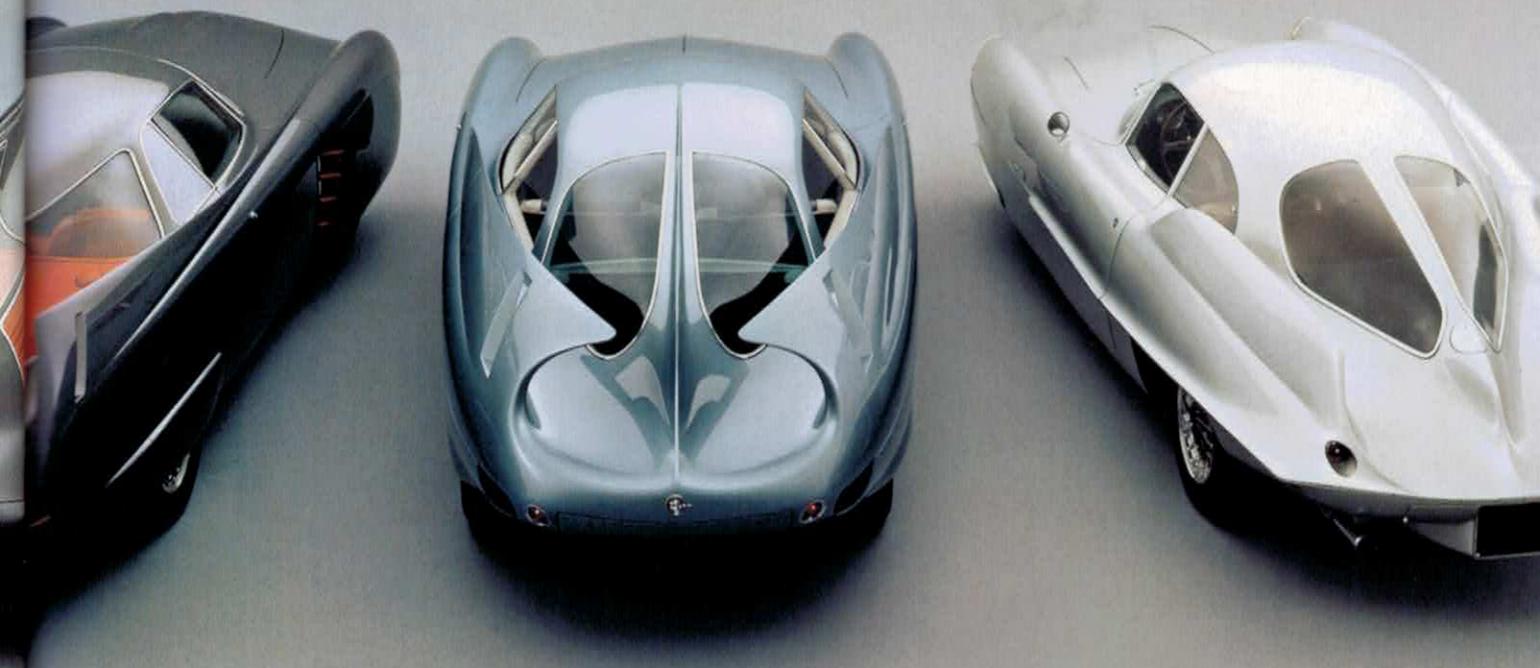


di Francesco Stanguellini, della figlia Giovanna Scaglione, di Franco Turcati (fotografo), di Teodoro Zeccoli (ideatore con Scaglione della Alfa Romeo "33" stradale) e di Maurizio Tabucchi sono stati scoperti piccoli particolari della vita di Scaglione. Frammenti di un puzzle che nel corso della giornata del convegno sono stati messi insieme fino a comporne il paesaggio tecnico ed umano. Le vetture esposte nel museo (con le creazioni di

Scaglione esposte tra le vetture Alfa Romeo) hanno fatto da quinta naturale alle considerazioni e alle immagini che il pubblico ha potuto assorbire. "La scelta di ospitare questo convegno su Scaglione al Museo Alfa Romeo - ha detto Anselmi - è stata molto felice. Non appena si è saputo che questo approfondimento su Scaglione si sarebbe svolto qui, le adesioni sono aumentate. È stato bello vedere come quello che io chiamo l'effetto Alfa Romeo



In alto, Franco Scaglione davanti alla "Indra" di Intermeccanica, allestita utilizzando componenti della Opel Admiral. In basso, il designer (a sinistra) con David Hollis, responsabile dello stile di Alfa Romeo e Opel AG. In basso, la B.A.T. (Berlin Aerodinamica Tecnica) del 1953. È la prima fase del progetto "Berlin Aerodinamica Tecnica". La vettura, è stata poco provata su strada dal giornalista Jean-Pierre Frère. La velocità massima è stata del 170 km/h, superiore rispetto al modello di serie. Con successivi due modelli è stata realizzata su licenza Alfa Romeo 1900 Sp



abbia prodotto questo risultato". Se infatti le vetture Alfa Romeo significano non solo tecnica raffinata ma anche grandi emozioni, azzardare un paragone tra lo spirito delle vetture della Casa di Arese e quello del design di Scaglione non è del tutto fuori luogo.

La sintetica definizione utilizzata da Anselmi per introdurre la serie di fotografie delle auto del designer fiorentino è altrettanto intensa: "il Dedalo delle automobili". Perché, come l'artigiano che ha fabbricato le ali per Icaro, le opere di Scaglione sono sempre state realizzate sul confine tra l'artigianato e l'arte. Ali di grande bellezza ma anche un po' sfortunate. Quelle di Icaro funzionavano ma si sono sciolte al sole. Le sue non sono mai state utilizzate – se non in forma molto ridotta – nella produzione in serie".

Perché quelli che apparentemente sembrano elementi ornamentali e superflui (come sulle auto americane), le "ali" di Scaglione forse sono state ideate anche seguendo ben definiti principi aerodinamici. Una tesi che è stata avanzata da Lorenzo Ramaciotti, il quale ha spiegato quali sono i principi aerodinamici che potrebbero aver spinto il designer a questa sua ricerca. Quello che ai più potrebbe sembrare un puro volo di fantasia potrebbe aver avuto una base tecnica. Il "volo" delle B.A.T. non solo non è privo di idee "di sostanza", ma rappresenta anche idealmente lo spirito dell'epoca in cui sono state

realizzate. All'auto, in quel periodo, non è solo stato di essere un mezzo di trasporto, ma anche di concretizzare la volontà di autonomia, di non avere né tragitti né orari da rispettare. Le vetture sono quindi un oggetto sul quale è facile trasferire le pulsioni creative che, all'epoca, avevano ancora un patrimonio di un'Italia in pieno sviluppo. Cambia la mentalità, ma cambiano anche le industrie. Bertone, che fino a quel momento lavorava

In alto, la serie completa delle B.A.T.. Da sinistra, il primo esemplare della serie, la "5", presentato al Salone di Torino del 1953. Nei due anni successivi Scaglione ha completato l'opera, esasperando i concetti nella "7" ed affinandoli nella "9".

In basso, Franco Scaglione e Nuccio Bertone si scambiano opinioni sul prototipo dello Spider Arnolt Bristol del 1952. La loro collaborazione ha originato vetture connotate da creatività, innovazione costruttiva e buon gusto.





quasi esclusivamente per la Lancia, si trasforma in una piccola industria. Grazie a questo mutamento, riesce ad emergere e a garantirsi la sopravvivenza. A far fare il salto di qualità a questo carrozziere contribuiscono in un primo tempo le commesse dell'imprenditore americano Arnolt, che commissiona a Bertone le carrozzerie per le sue vetture sportive Arnolt Bristol. Una carrozzeria di stile europeo contribuisce a rendere più accattivanti queste vetture, realizzate in serie speciali di 80-100 esemplari. Un'esperienza che sarà utilissima quando si tratterà di industrializzare l'Alfa Romeo Giulietta, che farà la fortuna di Bertone. Considerazioni che permettono di capire che Franco Scaglione non è solo un designer "visionario", ma anche un vero e proprio "fabbricatore" che conosce perfettamente le difficoltà che si possono incontrare nella realtà produttiva. Doti che ha dimostrato anche quando ha realizzato per l'Intermeccanica la vettura spider "Torino" (che poi ha cambiato il suo nome in "Italia"). Vengono realizzati ben 500 esemplari, numero di

vetture che può essere tranquillamente definito "tiratura". Ad offrire un punto di vista dettagliato su Franco Scaglione è la figlia Giovanna, che ha esposto brevemente la vita di suo padre: "Non era sicuramente un vanitoso, come molti l'hanno descritto. Aveva un'autentica ossessione per il design delle vetture, è un lavoro al quale ha voluto dedicarsi con il massimo impegno. Nel 1952, quando si è trasferito a Torino, ha contattato Pininfarina. I suoi disegni piacevano, ma ha rifiutato perché l'azienda lo avrebbe obbligato a non firmare i progetti delle vetture". Giovanna Scaglione ricorda anche l'inizio della collaborazione con Bertone. "Dopo la scelta di non lavorare per Pininfarina, mio padre si è recato da Bertone, sperando che Pininfarina non avesse avuto modo di parlargli. È iniziata così una collaborazione connotata da rispetto e stima reciproca. Ci sono stati dei momenti di confronto, ma alla fine Bertone ha accettato molti comportamenti apparentemente anomali di mio padre. Ad esempio alcune volte mio padre non riusciva a farsi venire le idee in

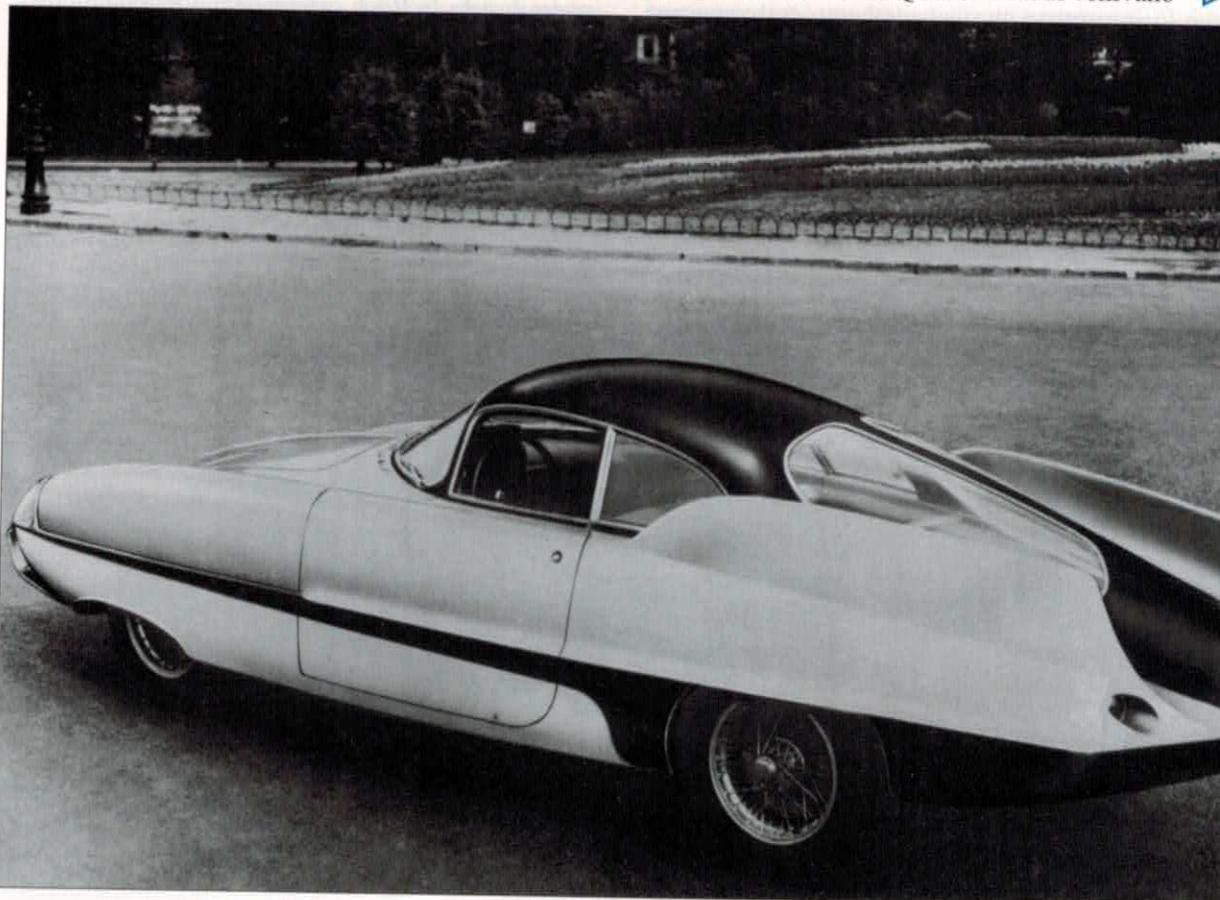
L'Arnolt Bristol vettura con elementi stilistici di Franco Scaglione come gli parafranghi e "v rovesciata" centro e più b



ufficio. E preferiva il bar di fronte. Era un rapporto di lavoro che però aveva unito anche molto: due: quando mio padre si è ammalato con 40° di febbre per una settimana, Bertone veniva due volte al giorno per vedere come stava”.

Numerose anche le curiosità sulla storia delle B.A.T. “Presentare queste vetture – dice Giovanna Scaglione – è stato un grande gesto di coraggio. Mio padre aveva però un intuito molto forte e aveva capito che queste vetture potevano avere successo. Quando si trattò di portarla al Salone dell’Auto di Ginevra non ci fu tempo di metterla sulla bisarca e mio padre e Bertone la guidarono su strada, susci-

tando un’incredibile curiosità durante le soste. Nessuno aveva mai realizzato una cosa simile. All’epoca c’era un altro modo di essere e di vivere, c’era un più sentimento nel fare le cose rispetto ad oggi”. La memoria di Giovanna Scaglione ricorda anche importanti particolari tecnici: “All’epoca le gallerie del vento non erano diffuse e per verificare l’efficienza aerodinamica di una vettura si utilizzavano i fili di lana. Per questi test la Bertone usava una pista dell’aeroporto di Caselle, libera per lo scarso traffico aereo. Da un’altra vettura si facevano le fotografie osservando le quali si riusciva a vedere bene il comportamento dei filetti. Questi collaudi venivano ▶



In alto, il coupé Fiat 1100/103 TV Stanguellini del 1954. Il modello era venduto direttamente dal costruttore bolognese.

In basso, la B.A.T. 9 qui con la seconda livrea, approntata per il Salone di Parigi. La vettura aveva esordito al Salone di Torino con una diversa verniciatura.



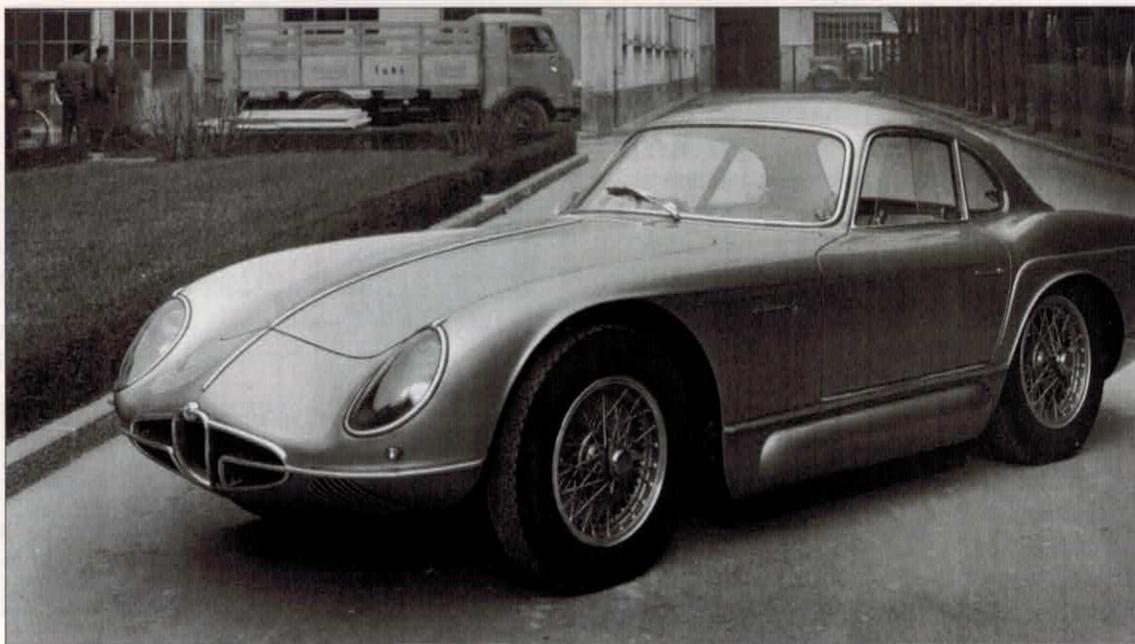
fatti anche su strada normale. Mio padre mi raccontava che la Sprint Speciale è stata collaudata su strada aperta al traffico, nella zona del comune di Pecetto, dietro la collina di Torino". Anche dai rapporti con gli operai emerge un uomo la cui passione per il lavoro è assoluta. "Lui - continua Giovanna Scaglione - viveva la macchina che stava creando in modo molto intenso. Seguiva ogni fase del lavoro, e nei frenetici giorni che precedevano un salone lavorava con gli operai giorno e notte. La vettura che lo impegnava in quel momento era come una figlia, probabilmente molto più importante di me. Una passione tale che forse neppure noi familiari eravamo in grado di comprendere".

Anche la fine del rapporto con Bertone è spiegata: "Il nome di Scaglione veniva citato alcune volte molto più spesso di quello di Bertone. L'azienda si era ingrandita e mio padre se ne era un po' allontanato. Lui e mio padre si stimavano molto. Sono convinta che successivamente nessuno ha osato fare un passo per riavvicinarsi perché erano entrambi molto orgogliosi".

Le fasi della vita professionale di Scaglione sono ben identificate: "La prima vettura realizzata da mio padre è stata la Prinz, presentata al Salone di Torino. La prima Lamborghini è stata forse giudicata un po' troppo avveniristica. L'Alfa Romeo 33 stradale è stata una vettura molto importante e lui ha amato



In alto, Sprint con Lanciata n. stata una grande succ. In basso, scono le s. plete della commessa Romeo per zione delle ha permes di diventar propria ind



questa vettura come nessun'altra. Dopo il periodo di Bertone ha conosciuto l'industriale americano Reisner, per il quale ha realizzato il disegno Apollo, diventato poi Italia. Il rapporto con Frank Reisner era di una certa continuità, c'erano rispetto ed amicizia. La costruzione di una nuova fabbrica per fare automobili ha portato mio padre ad investire 140 milioni di lire nel 1973. L'industriale canadese è poi tornato in patria, senza dire quasi nulla. Mio padre è rimasto molto deluso da quest'esperienza e ha avuto un tracollo psicologico. La cosa che gli pesava di più era non aver capito la situazione. È stato un anno e mezzo difficile. Poi la Fiat Veicoli Industriali gli ha commissionato un pullman, ma ad un

certo punto mio padre si è accorto di non avere la capacità di portare avanti il lavoro come prima. Consegnato il materiale a Mailander (che gli ha commissionato il lavoro) si trasferisce di nuovo in Toscana. È stato tormentato dal fatto che nessuno lo cercasse. Diceva che qualcosa di buono non era mai stato fatto. In realtà qualcuno lo cercava, solo che non era mai stato registrato all'anagrafe come Francesco Scaglione, nessuno lo trovava".

Franco Turcati, fotografo di automobili, giornalista e collaboratore di "Auto Italiana" e "Quattroruote", racconta il suo incontro con il designer. "Ho conosciuto Franco Scaglione al Salone dell'automobile di Torino. Aveva appena realizzato la Titania ed è stato

In alto, la berlinetta Alfa Romeo 2000 Sportiva del 1954, prototipo di vettura per la classe Sport. È equipaggiata con un motore derivato da quello della 1900 Sprint. Anche in questo caso l'unione della creatività di Franco Scaglione e della "praticità" di Bertone ha prodotto come risultato una vettura dalla forte personalità estetica. Caratterizzata dalla possibilità di essere prodotta in serie. In basso, Teodoro Zeccoli di fianco all'Alfa Romeo "33 Stradale", vettura alla quale Franco Scaglione si è dedicato in modo ossessivo. Il risultato finale è di grande effetto.



incontro magico. Ho poi fotografato questa vettura anche in esterni. Poi ho fotografato anche la Murena. La vita per un creativo come Scaglione è sempre molto difficile”.

Sintetico ma efficace il ricordo di Teodoro Zecoli, uno dei “padri” della 33: “Quando siamo andati a collaudare la vettura sulla pista di Balocco abbiamo visto che la sua efficacia aerodinamica era molto alta. La consueta prova dei filetti ha dato risultati sorprendenti. Prima di metterla in vendita siamo andati a testarla anche in una galleria del vento: era perfetta”. Anche Francesco Stanguellini ha offerto i suoi ricordi: “Quando Franco Scaglione si trovava con mio padre parlava solo di auto. Per simulare gli effetti delle forze aerodinamiche sulle vetture facevano dei modellini sui quali attaccavano dei piccoli fili di lana. Poi con un asciugacapelli facevano il loro test. Le vetture erano perfette. Aveva pochi difetti ed uno di questi era di sicuro la modestia. Era molto creativo: ricordo i test a Monza con la Colibrì. Insieme al progettista della Moto Guzzi Giulio Cesare Carcano elaborava disegni e bozzetti in brevissimo tempo”.

Non poteva certamente mancare la testimonianza di uno dei possessori di una B.A.T., l'americano Gary Kaberle.

“Quando ho visto la B.A.T. 9 mi sono subito messo in testa di comprarla. Era il 1963, ed io ero poco più che un ragazzino. Avevo notato la vettura da un concessionario, mentre stavo facendo un giro in bicicletta. Tornato a casa, ho manifestato ai miei genitori il desiderio di acquistarla. Fin da subito ho cercato di conoscere qualcosa di più sulle origini di questa vettura. Appena esposta la vettura in un concorso di eleganza, l'interesse della stampa specializzata è cresciuto a dismisura. In breve tempo ho contato oltre 400 articoli. A Pebble Beach ho avuto la fortuna di incontrare Nuccio Bertone, che era ancora molto attratto dalle B.A.T. che stava osservando. Ho venduto la mia B.A.T. al proprietario delle altre due. Una scelta obbligata dalla malattia di mia moglie. Ora intendo costruire una nuova B.A.T., la 11 DK, per dedicarla a mia moglie, a Franco Scaglione e a Nuccio Bertone. Lo scopo di questa vettura sarà quello di raccogliere fondi per finanziare la lotta contro il cancro”.

Maurizio Tabucchi ha ricordato, infine, la grande umiltà di Franco Scaglione e la sua notevole lungimiranza tecnica.

“Ho avuto modo di conoscerlo prima della sua morte. Mi ha raccontato diversi aneddoti legati alla sua attività di designer. Scaglione, in alcuni articoli apparsi sulla rivista Auto Italiana, aveva intuito l'importanza delle leghe leggere in campo automobilistico. Cercava nelle sue realizzazioni il limite estremo, irrealizzabile. Nella vetture prodotte in serie addolciva questi concetti”.

I PROGETTI

1952	Abarth 1500 berlina Bertone Vari progetti per Carrozzeria Balbo
1953	Fiat-Stanguellini 1100 /103 TV berlina Bertone 1100 /103 TV Savio Sport berlina Bertone Alfa Romeo Berlina Aerodinamica Tecnica B.A.T. 5 Bertone Ferrari-Abarth 166 MM/53 spider competizione
1954	Arnolt-Bristol 404 X roadster competizione Bertone Arnolt-Bristol 404 X spider gran turismo Bertone Arnolt-Bristol 404 X coupé gran turismo Bertone Arnolt-Aston Martin DB 2/4 roadster competizione Bertone Alfa Romeo “2000 Sportiva” berlina compet. (prototipo) Bertone Alfa Romeo “2000 Sportiva” spider competi. (prototipo) Bertone Alfa Romeo Giulietta Sprint Coupé Bertone Alfa Romeo Berlina Aerodinamica Tecnica B.A.T.7 Bertone
1955	Alfa Romeo Giulietta Sprint Spider prototipo 004 Bertone Alfa Romeo 1900 “Perla” Bertone Alfa Romeo 750 Compet. spider prototipo (attribuzione industriale) Fiat Abarth coupé 215 A Bertone Fiat Abarth spider 216 A Bertone Alfa Romeo Berlina Aerodinamica Tecnica B.A.T.9 Bertone Arnolt-Aston Martin DB2/4 cabriolet Bertone
1956	Fiat-Abarth 750 Record Bertone
1957	Fiat-Stanguellini 1200 spider “America” Bertone Jaguar XK 150 coupé Bertone Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale berlina Bertone NSU Prinz Sport coupé (i primi 1700 esemplari costruiti da Bertone) NSU Prinz Sport spider, motore Wankel (protot. 1960, produzione 1961)
1958	Alfa Romeo-Abarth 1000 berlina competizione Bertone Maserati 3500 GT coupé Bertone Fiat-Osca 1500 berlina Bertone Fiat 1200 “Granluce” Bertone Alfa Romeo 2000 “Sole” Bertone Porsche-Abarth Carrera GTL berlina, Carrozzeria Rocco Bertone
Fine rapporto con Bertone	
1961	Restyling per Intermeccanica “Apollo” berlina 2+2
1963	Prince Motors Skyline 1900 Sprint berlina Lamborghini 350 GTV prototipo Stanguellini-Guzzi “Colibrì” record
1964	ATS 2500 GT berlina Allemano Intermeccanica “Griffith” coupé
1965-66	Titania Veltro GT Intermeccanica “Torino” cabriolet Alfa Romeo 33 Stradale Intermeccanica “Italia” cabriolet
1969/73	Intermeccanica “Indra” coupé Intermeccanica “Indra” cabriolet Intermeccanica “Italia IMX” berlina competizione Intermeccanica “Murena 429 GT” Station Wagon

FRANCO SCAGLIONE: LA BIOGRAFIA



Franco (registrato all'anagrafe come Francesco) Scaglione è nato a Firenze il 26 settembre 1916 da famiglia nobile e benestante. All'età di 6 anni rimane orfano di padre. Trascorre con il fratello Eugenio (di due anni più giovane) una fanciullezza abbastanza serena accudito dalla madre Giovanna Fabbri.

Frequenta il Liceo Classico, ma ha una particolare preferenza per lo studio della matematica. Si iscrive alla Facoltà di Ingegneria Aeronautica, non riuscendo a laurearsi a causa dello scoppio della Seconda guerra mondiale. Impegnato come sottotenente dei guastatori sul fronte della Jugoslavia, è poi trasferito nel settembre 1941 al fronte in Africa. La vigilia di Natale del 1941 viene fatto prigioniero dagli Inglesi e mandato in un campo di prigionia in India. Tornerà in Italia il 26 dicembre 1946.

Si trasferisce poi a Bologna, cercando di inserirsi come disegnatore nel campo automobilistico.

Inizialmente, non trovando riscontro presso la Ferrari, si dedica a figurini di moda. Ha successo ma abbandona questo campo perché vuole dedicarsi all'automobile e agli studi aerodinamici ad essa collegati. Il 25 settembre 1948 a Fiesole si sposa con Maria Luisa Benvenuti, con la quale si trasferisce a Torino nel gennaio del 1952. Prende inizialmente contatti con Pininfarina che trova i suoi schizzi ottimi ma non gli permetterebbe (in caso di assunzione) di firmare i progetti. Si rivolge alla Carrozzeria Bertone, dove conosce Nuccio, che stimerà molto. Ha inizio così una lunga collaborazione che terminerà solo alla fine del 1959.

Nel 1960 apre un suo studio e continua il suo lavoro di designer. Ferruccio Lamborghini gli affida il progetto della prima vettura di tale marchio. Nascono così varie collaborazioni, la più

lunga è quella con l'Intermeccanica di Trof. Quando il proprietario dell'Intermeccanica, Reisner, scappa in America portandosi via i soldi che aveva avuto in prestito anche da Scaglione, ritrova completamente rovinato economicamente. È sconvolto da questo fatto. Si chiude in se stesso allontanandosi dall'ambiente automobilistico. Due anni dopo viene contattato dalla Fiat Industriali per la progettazione di un pullman per crociera particolarmente aerodinamico. Inizia gli studi e il progetto ma con sua grande dispendio si accorge di non essere più in grado di concentrarsi a sufficienza per portare a termine il lavoro.

Si rifugia in Toscana, a Suvereto, dove si dedica alla sua passione di insegnante aiutando i ragazzi a diplomarsi. In quel periodo è stato cercato invano da qualche casa automobilistica con il nome con il quale è registrato all'anagrafe, Francesco, lo rende irrintracciabile. È costretto invece di essere stato totalmente dimenticato mentre nell'ambiente automobilistico si diffonde la convinzione che sia morto. Nel 1991 si ammala di cancro ai polmoni.

Nella primavera del 1993 a Suvereto, durante un raduno di auto storiche, Maurizio Tabucchi, che Franco Scaglione abita lì. Ormai molto vecchio e stanco riesce ad incontrare Tabucchi, che pubblica un articolo a lui dedicato su Auto Cap nel giugno 1993. La rivista esce pochi giorni dopo della sua morte, avvenuta il 19 Giugno 1993. Il suo lavoro non era dimenticato e il suo studio è fatto parte storia dell'automobile Italiana. Una lettera inviata a Scaglione, anche Nuccio Bertone aveva rivolto al collaboratore parole di stima e affetto.



In alto, Franco Scaglione (con i consueti occhiali scuri) con, a sinistra, Takeshi Inowa-San, alto dirigente della Prince Motors. Per questa marca, poi assorbita dalla Nissan, Scaglione ha realizzato un prototipo chiamato "Skyline Sprint", che utilizzava il motore a quattro cilindri di 1980 cm³ della Skyline Sprint di serie.

In basso, Franco Scaglione (nel 1935, appena diciannovenne) su di una Balilla durante un soggiorno in Calabria.